



## I Danmark stiger trafikken stadig

Nielsen, Thomas Alexander Sick

*Published in:*  
Byplan

*Publication date:*  
2014

*Document Version*  
Peer reviewed version

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Nielsen, T. A. S. (2014). I Danmark stiger trafikken stadig. *Byplan*, 66(3), 31-32. <http://www.byplanlab.dk/>

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Artikel bragt i Byplan nr. 3 november 2014/66. årgang, s. 31-32

## **I Danmark stiger trafikken stadig**

Thomas S. Nielsen, DTU Transport

Trafikken fik et knæk under finanskrisen, men stiger nu igen. Der er heller ikke noget der tyder på at danskernes forbrug af biltransport er toppet – sådan som det rapporteres fra en række lande.

På baggrund af Vejdirektoratet talserier for vejtrafikken og vejpersontransportens fordeling på transportmidler kan udviklingen i trafik og transport følges fra 2000 til 2012. I 2000 blev der kørt 41 Mia. køretøjskm indenfor Danmark. I 2012 var tallet rykket op til ca. 46 Mia. – en betragtelig stigning: +10% på 12 år.

Trafikken faldt efter finanskrisens gennemslag i 2007-2008, men fra 2010 blev væksten genoptaget. Det er først og fremmest person- og varebil kørsel der står for væksten i trafikken og for den genoptagne vækst efter finanskrisen. Kørsel med tunge køretøjer som lastbiler og busser har ikke været i vækst efter finanskrisen og har oplevet et netop fald i gennem hele perioden 2000-2012.

Væksten i trafikken har mange årsager og kan forklares på mange måder. En delforklaring kan sættes sammen ved at se på befolkningens 'forbrug' af transport. Den gennemsnitlige pendlingsafstand er f.eks. øget fra 15-16 km fra hjem til arbejde i 2000; op til ca. 20 km i 2012. Pendlingen er dog kun en del af befolkningens transport forbrug – og vel at mærke en del af forbruget der mange steder har fået relativ mindre betydning i takt med at transport til bl.a fritidsformål er øget. I følge Vejdirektoratets tal tilbagelagde den gennemsnitlige dansker 10652 km om året med bil eller varebil i 2000. Dette tal var steget til 10919 km i 2012 efter en svag vækst på 3% i gennem hele perioden 2000-2012. Befolkningens 'forbrug' af transport bidrager altså til trafikvæksten, men kan kun tilskrives en mindre del.

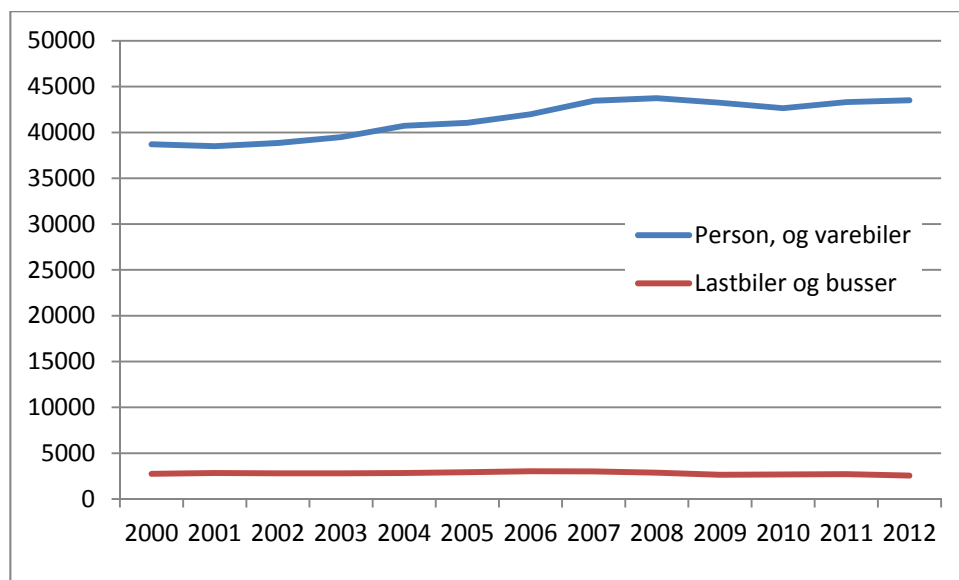
En andel delforklaring kan søges i belægningsgrader – dvs. hvor mange personer hver bil (trafik) transporterer. Belægningen i bilerne er fra tid til anden blevet konstateret ved undersøgelser målrettet dette og vides at ha været faldende i årtier. I følge Vejdirektoratets undersøgelse fra 2001 sad der dengang 1,54 personer i en bil. Dette tal var i 2008 faldet til 1,47 personer pr. bil. Kapacitetsudnyttelsen af bilerne på vejene er med andre ord faldet i størrelsesordenen 5% i perioden - så der skal flere biler ud at køre for at transportere de samme mennesker. Ændringerne i bilernes udnyttelse modsvarer et større bilejerskab og en mere individualiseret anvendelse hvor flere har 'hver sin bil' i løbet af dagen.

Sidst kan der som delforklaring på trafikvæksten peges på befolkningsudviklingen. I og med at både befolkningens forbrug pr. næse af national transport og kapacitetsudnyttelsen af bilerne forandrer sig langtsomt – spiller det en rolle for trafikvæksten at der løbende kommer flere personer der skal transporteres rundt. Fra 2000 til 2012 voksede Danmarks befolkning fra 5,3 mio. til 5,6 mio. svarende til 5%.

Trængselsproblemerne har fået meget opmærksomhed i de sidste par år og hænger selvfølgelig sammen med trafikvæksten. Den nationale trafikvæksten er dog en relativt dårlig indikator for trængselsproblemerne fordi omfordelingen af befolkningen og økonomiske styrkepositioner inden for landet her har stor betydning.

Hvor meget vil trafikken stige til næste år? Det er et godt spørgsmål. Trængslen og den tiltagende søgen til de største byområder kan være en bremse på trafikudviklingen. I de store byer kan biler i højere grad erstattes med cykler og kollektiv transport. Vi oplever dog et stort 'boom' inden for små og meget billige biler – det trækker i den modsatte retning.

Vi ser en massiv vækst i de internationale rejser. Kan det tænkes at internationale rejser i højere grad kommer til at smitte af på den nationale trafikvækst i kraft af ændrede adfærdsmønstre? Vi imødeser en tiltagende aldring af befolkningen, men det er ældre der i højere grad end hidtil er vant til at køre bil og rejse. Hvad vil det betyde for trafikbilledet og trafikvæksten? I lande som USA og England har man i en årrække set at national bilkørsel pr. indbygger er faldet – det såkaldte 'peak travel' fænomen. Det er ikke utænkeligt at vi kommer til at se det i Danmark også, men der er fortsat en del videnskuller omkring årsagerne til mætningen.



Figur: Nationalt trafikarbejde i mio. kørte km pr. år fra 2000 til 2012. Kilde: Vejdirektoratet